

HOOFDSTUK 9

JURIDISCH KADER

FREEDOMS OF THE AIR

Privileges, initieel vastgelegd door de Conventie van Chicago in 1944 en nadien verder uitgebreid tot 8 “vrijheden”. De meest bekende is de “5th freedom”

1st Freedom: right to fly across another country without landing.

2nd Freedom: right to land in another country for purposes other than carrying passengers, such as re-fueling or maintenance.

3rd & 4th Freedoms: basis for commercial service, providing the rights to load and unload passengers, mail and cargo in another country.

5th Freedom: enables airlines to carry passengers to one country, and then fly on to another country (rather than back to their own)

6th Freedom: right to carry traffic between two other countries via an airport in its own territory

7th Freedom: right to operate stand-alone services between two other countries

8th Freedom: also referred to as “cabotage” rights, refers to carriage of passengers and cargo within the borders of another country.

Courtesy: <http://www.logcity.com/airfwdrasn/mayjun97/free.html>

1. Algemene inleiding

Juridische regelingen zijn uiteraard van groot belang tussen de verschillende betrokken partijen tijdens het hele traject.

Daarom zijn er een heel aantal regelingen en/of conventies overeengekomen.

De onderstaande zaken zijn maar een deel van alle juridische afspraken en regels, maar we sommen de belangrijkste zaken op die van toepassing kunnen zijn binnen de luchtvracht.

1.1. Publiekrechtelijke regeling van het internationale luchtvervoer: Verdrag van Chicago

1.1.1. Akkoord van Chicago (1944)

Dit was de eerste grote eenvormige regeling van de burgerluchtvaart.

Inhoud:

1. Definitie luchtruim, toepassingsgebied akkoord, luchtverkeersregels ...
2. ICAO
3. Luchthavens
4. Opheffing vorige akkoorden van Parijs & Havana
5. Twee belangrijke bijlagen:
 - a. Technical rights – International Air Services Transit Agreement
 - b. Traffic Rights – International Air Transit Agreement

1.1.2. Bilaterale akkoorden

1.1.2.1. Bermuda-akkoord (1946)

Bilaterale overeenkomst tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk voor de regeling van het luchtverkeer tussen beide landen.

Dit akkoord is een voorbeeld geweest voor talrijke bilaterale overeenkomsten.

1.1.2.2. Bermuda II (1977)

De nieuwste elementen waren hier de wederzijdse toekenning van de vijfde luchtvaartvrijheid en een aantal nieuwe elementen.

1.1.2.3. Open skies agreements

De bilaterale akkoorden bij de Bermuda-overeenkomsten gingen voor de Amerikanen niet ver genoeg. Daarom verklaarde de Amerikaanse minister van Transport in 1992 dat zijn land met elke geïnteresseerde staat een “open skies agreement” te willen sluiten.

1.1.2.4. Trans-Atlantisch open skies agreement

De open skies agreements tussen de VS en de Europese lidstaten waren strijdig met het Europees recht.

Daarom besloot de Europese Commissie vanaf 2003 te onderhandelen in naam van alle EU-lidstaten over een globaal Trans-Atlantisch open skies agreement.

1.2. Privaatrechtelijke regeling van het internationale luchtvervoer: Verdrag van Montreal

De verhoudingen tussen partijen die betrokken zijn bij luchtvervoer worden voornamelijk geregeld door internationale verdragen enerzijds en “*conditions of contracts*” van de vervoerder anderzijds.

In 1999 ondertekenden 52 landen in Montreal een nieuwe “Convention for Unification of certain rules relating to International Carriage by Air”, die van kracht is sinds 2003.

Het verdrag is voornamelijk van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen gebeurt.

2. Documenten en goederen

2.1. Verplichting om documenten op te stellen

Bij het vervoer van goederen moet een *luchtvrachtbrief* (air waybill) worden afgegeven met minimaal de volgende elementen:

- de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- de vermelding van het gewicht van de zending;
- de aard van de goederen.

De afzender is verplicht de inlichtingen en de documenten te verschaffen die, vóór de afgifte van de goederen aan de geadresseerde, nodig zijn om aan de formaliteiten inzake douane, politie of andere overheidsinstanties te voldoen. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die het gevolg is van het ontbreken, de onvolledigheid of de onnauwkeurigheid van die inlichtingen en documenten, behoudens in geval van schuld aan de zijde van de vervoerder of van diens hulppersonen. De vervoerder is niet verplicht te onderzoeken of deze inlichtingen en documenten juist of voldoende zijn.

2.1.1. Bewijskracht van de documenten

De luchtvrachtbrief levert het bewijs van:

- het sluiten van de overeenkomst;
- de ontvangst van de goederen;
- de vervoersvoorwaarden;
- het gewicht, de afmetingen en de verpakking van de goederen, het aantal colli.

- ! Opgepast: de vermelde hoeveelheden, omvang, toestand van de goederen en hoedanigheden van de verpakkingen leveren slechts bewijs op tegen de vervoerder voor zover:
- zij door hem zijn geverifieerd in aanwezigheid van de afzender;
 - daarvan melding is gemaakt in de luchtvrachtbrief, of het opgaven betreft die betrekking hebben op de uiterlijke staat van de goederen.

2.1.2. Aansprakelijkheid voor de op de documenten geplaatste bijzonderheden

De afzender is verantwoordelijk voor:

- de juistheid van de bijzonderheden en verklaringen betreffende de goederen die door hem op de luchtvrachtbrief zijn opgenomen;
- alle schade die ontstaat als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door hem werden verstrekt.

De vervoerder is aansprakelijk voor:

- alle schade die de afzender of enige andere persoon jegens wie de afzender aansprakelijk is, lijdt als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de vervoerder zijn opgenomen in het goederenontvangstbewijs.

2.2. Beschikkingsrecht over de goederen

2.2.1. Beschikkingsrecht van de afzender

De afzender kan:

- de goederen op de luchthaven van vertrek of van bestemming terugnemen;
- de goederen tijdens de reis bij een landing tegenhouden;
- de goederen doen afleveren op de plaats van bestemming of tijdens de reis aan een andere dan de oorspronkelijk aangewezen geadresseerde;
- terugzending vragen naar de luchthaven van vertrek, voor zover de uitoefening van dat recht geen nadeel berokkent aan de vervoerder of aan de andere afzenders en met de verplichting de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden.

Het recht van de afzender eindigt op het moment waarop dat van de geadresseerde begint. Indien evenwel de geadresseerde de goederen weigert, of indien hij niet bereikt kan worden, krijgt de afzender zijn beschikkingsrecht terug.

2.2.2. Beschikkingsrecht van de geadresseerde

De geadresseerde heeft het recht om, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de vervoerder aflevering van de goederen te vorderen tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoersvoorwaarden.

De vervoerder moet de geadresseerde onmiddellijk van de aankomst van de goederen op de hoogte brengen.

Indien het verlies van de goederen door de vervoerder wordt erkend, of indien de goederen na afloop van een termijn van *zeven dagen* nadat deze hadden moeten aankomen, niet zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd de rechten die uit de vervoersovereenkomst voortvloeien jegens de vervoerder te doen gelden.

3. De aansprakelijkheidsregeling voor het vervoer van goederen

3.1. Aansprakelijkheidsvoorwaarden

3.1.1. Schade

De vervoerder is aansprakelijk voor schade in geval van vernieling, verlies of beschadiging van goederen indien de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, plaatsgehad heeft tijdens het luchtvervoer (dit is het tijdvak waarin de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden).

Het tijdvak van het luchtvervoer omvat geen enkel vervoer over land, zee of binnenwateren, verricht buiten een luchthaven, tenzij dit vervoer toch plaatsvindt ter uitvoering van een luchtvervoerovereenkomst met het oog op de inlading, aflevering of overlading.

Indien de vervoerder, zonder de instemming van de afzender, het vervoer dat tussen de partijen is overeengekomen als luchtvervoer geheel of gedeeltelijk vervangt door een andere wijze van vervoer, wordt deze andere wijze van vervoer geacht deel uit te maken van het luchtvervoer.

3.1.2. Vertraging

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit vertraging in het luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. Vertraging is het niet tijdig aankomen op de eindbestemming.

3.2. Vrijstelling van aansprakelijkheid

3.2.1. Schade

De vervoerder is niet aansprakelijk indien het verlies of de beschadiging van de goederen het gevolg is van één of meer van de volgende omstandigheden:

- de aard of een eigen gebrek van de goederen;
- de gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens hulppersonen;
- een oorlogshandeling of een gewapend conflict;
- een overheidsdaad verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van de goederen.

3.2.2. Vertraging

De vervoerder is niet aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit vertraging indien hij bewijst dat hij en zijn hulppersonen alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen.

3.3. Ontheffing van aansprakelijkheid

I Indien door schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert de schade werd veroorzaakt, is de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid.

3.4. Beperking van de aansprakelijkheid

Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 19 bijzondere trekkingsrechten per kilogram (*SDR – Special Drawing Rights*), tenzij er aangifte werd gedaan van de hogere waarde ("*Declared value*") door de afzender bij de afgifte van de collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief.

In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat die het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

Bij de bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder wordt alleen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli in aanmerking genomen. Wanneer evenwel de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van een deel van

de goederen de waarde beïnvloedt van andere colli gedekt door dezelfde luchtvrachtbrief of door hetzelfde goederenontvangstbewijs, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen voor de bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

3.5. Geen beperking in geval van opzet

Wanneer de schade het gevolg is van een handeling of het nalaten ervan van de vervoerder of van zijn hulppersonen met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en wetende dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, vervalt de beperkte aansprakelijkheid.

4. Termijnen

4.1. Termijn voor protest

De ontvangst van de goederen door de geadresseerde, zonder protest, vestigt het vermoeden, dat de goederen in goede staat en in overeenstemming met het vervoersdocument zijn afgeleverd.

In geval van beschadiging moet de geadresseerde rechtstreeks aan de vervoerder, direct na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van **veertien (14) dagen** protest indienen voor de goederen, te rekenen vanaf de inontvangstname.

Bij vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen **eenentwintig (21) dagen**, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen hem ter beschikking zijn gesteld.

Elk protest moet schriftelijk worden ingediend en overhandigd of verzonden binnen de voorgeschreven termijnen.

Bij gebrek aan protest binnen de voorgeschreven termijnen is geen enkele rechtsvordering tegen de vervoerder ontvankelijk, tenzij in geval van bedrog.

4.2. Termijn voor vorderingen tot schadevergoeding

De rechtsvordering tot schadevergoeding moet worden ingesteld binnen een termijn van twee jaar te rekenen van de aankomst ter bestemming, of van de dag waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, of van de onderbreking van het vervoer.

5. Contractuele bepalingen

5.1. Inleiding

De “*conditions of contract*” of “*conditions of carriage*” zijn de contractuele bepalingen volgens welke het vervoer dient te gebeuren. Ze hebben een aanvullende werking ten opzichte van het Verdrag van Montreal.

Ze staan dan ook op de keerzijde van de air waybill.

5.2. Uitvoering van het vervoer binnen redelijke termijn

De vervoerder verbindt zich ertoe het vervoer te beëindigen binnen een redelijke termijn. Voor zover wettelijk is toegelaten, kan de vervoerder andere vervoerders, vliegtuigen of transportmodi gebruiken zonder kennisgeving, maar enkel mits inachtneming van de belangen van de afzender. De afzender machtigt de vervoerder om de routing te kiezen, alsook alle tussenstops die gepast lijken, en om af te wijken van de routing zoals die op de luchtvrachtbrief staat vermeld of om de routing te wijzigen.

5.3. Borgstelling van de afzender voor alle kosten van het vervoer

De afzender stelt zich borg voor de betaling van alle kosten van het vervoer.

5.4. Niet-betaling van de transportkosten

Wanneer een zending niet is afgeleverd, zal een vordering tot schadevergoeding aanvaard worden, zelfs als de transportkosten onbetaald zijn.

5.5. Beperking van de schadevergoeding

Voor het vervoer waarop het Verdrag van Montreal niet van toepassing is, wordt de schadevergoeding contractueel beperkt tot 19 SDR per kg bij verlies, beschadiging of vertraging.

5.6. Aansprakelijkheidsbeperking ook voor agenten, werknemers en vertegenwoordigers

Elke uitsluiting of beperking van aansprakelijkheid ten aanzien van de vervoerder is ook van toepassing op de agenten van de vervoerder, zijn werknemers en vertegenwoordigers.

5.7. Protest: vorm en termijnen

In geval van incident met de vracht, dient een schriftelijke klacht ingediend te worden bij de vervoerder door de persoon die recht heeft op aflevering van de goederen.

Dit dient in principe onmiddellijk na de vaststelling en in elk geval binnen 14 dagen vanaf de ontvangst van de vracht in geval van beschadiging van de goederen. In geval van vertraging moet het protest gebeuren binnen 21 dagen vanaf de datum waarop de goederen ter beschikking werden gesteld aan de persoon die recht heeft op aflevering.

In geval van niet-aflevering dient het protest te gebeuren binnen 120 dagen vanaf de datum van ondertekening van de AWB.

Het protest dient gericht te worden aan de luchtvervoerder wiens luchtvrachtbrief werd uitgegeven of aan de eerste of laatste luchtvervoerder of aan de luchtvervoerder die het vervoer verrichtte tijdens die het incident.

Indien deze termijnen niet worden gerespecteerd, kan er geen rechtsvordering gehanteerd worden tegenover de luchtvervoerder.

5.8. Korte verjaring

Elke recht op schadevergoeding voor het luchtvervoer zal vervallen, tenzij er een vordering wordt ingesteld binnen twee jaar vanaf de datum van aankomst op de bestemming, of vanaf de datum waarop het vliegtuig had moeten aankomen, of vanaf de datum waarop het vervoer eindigde.

